Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1753 de 2018

TERMINAL DE ÓMNIBUS DE COLÓN

LA PAZ COLONIA PIAMONTESA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1° de agosto de 2018

(Sin corregir)

PRESIDEN:	Señores Representantes Martín Tierno y Juan José Olaizola.
MIEMBROS:	Señores Representantes Mario Ayala, Daniel Caggiani, Oscar De los Santos y Adrián Peña.
ASISTE:	Señora Representante Nibia Reisch.
INVITADOS:	Por la Intendencia de Montevideo, Directores de Movilidad, Pablo Inthamoussu y de Transporte, Gonzalo Márquez. Por la Asociación de Artesanos de La Paz Colonia Piamontesa, señoras Silvia Armand Ugón y Andrea Venosa.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida a las señoras Silvia Armand Ugon y Andrea Venosa, integrantes de la Asociación de Artesanos de La Paz Colonia Piamontesa, de Colonia.

En la nota que nos hicieron llegar manifiestan que están preocupados por la problemática patrimonio-cultural que están viviendo los pobladores de villa La Paz, sobre todo por el estado del Puente Negro, sobre el río Rosario.

Además, nos hicieron llegar una muy amplia documentación que agradecemos, reenviada por mail a todos los diputados.

Con mucho gusto les cedemos el uso de la palabra para que nos cuenten de qué se trata el planteo que están haciendo aunque ya hicieron un adelanto importante con la documentación que enviaron.

SEÑORA ARMAND UGON (Silvia).- Represento a los artesanos; la señora Andrea Venosa me acompaña porque quien iba a concurrir se vio imposibilitado de hacerlo por razones de salud.

En el informe que entregamos está la historia de La Paz. Fue una de las primeras colonias en la época de la colonización. Actualmente es un pueblito con seiscientos habitantes, con una industria muy importante. Cuenta con muchos atractivos turísticos declarados patrimonio cultural, entre ellos el Puente Negro, la Iglesia Evangélica Valdense, la destilería de Ancap, la antigua destilería de alcoholes de Carrió. También hay un molino de agua.

En el entorno de La Paz hay siete monumentos históricos. El Puente Negro además de ser un monumento es el nexo entre dos regiones como son La Paz, la Colonia Cosmopolita, Juan Lacaze, sin pasar por Ruta Nº 1. Como esbozamos en el proyecto a futuro se podría ofrecer como un paquete turístico desde Boca del Cufré en San José, hasta balneario El Ensueño y Santa Ana, sin transitar por la Ruta Nº 1, pasando por todos los balnearios del este de Colonia.

El piso de ese puente es de hierro y madera y está asentado sobre pilotes de piedra. Solo en dos oportunidades -en 2002 y 2016- el agua lo pasó por encima. El episodio de 2002 afectó la cabecera este. El puente en sí está fuerte, el problema es que las cabeceras son de madera, material que se utilizaba en aquella época. Ahora se les hace un terraplén a los puentes. La Intendencia y el Ministerio arreglaron la cabecera.

Y respecto a la cabecera oeste, luego de la crecida los vecinos pusieron chapas; ustedes vieron las fotos que enviamos. Hay gente que va a trabajar a la fábrica y no hay necesidad de dar toda la vuelta por la Ruta Nº 1. Además para el vecino de ahí también sería un lugar de pasaje.

De acuerdo con las últimas fotos que tomamos debajo del puente -sostenido por pilares de curupay que están en perfectas condiciones, según apreciamos nosotros; tendría que ser estudiado por un técnico- solamente dos travesaños están en mal estado. La estructura desde abajo está sostenida y en buenas condiciones pero la parte superior sufrió un corrimiento debido a la fuerza ejercida por el agua.

Hicimos gestiones ante la Junta Departamental y la Intendencia y lo último que esta contestó fue que iba a analizar la viabilidad del arreglo conjuntamente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

También solicitamos una parquisación porque ese lugar es un fuerte atractivo turístico. La gente que entra a La Paz es para ver el Puente Negro -está situado a dos cuadras de la plaza- y el Templo Evangélico Valdense. Es un lugar donde se puede hacer senderismo, hay observatorio de pájaros; es un entorno totalmente natural. La Paz es un tesoro.

La prioridad es que ese puente no se deteriore, que no se caiga porque solo hay que reparar una parte de su infraestructura que está corrida.

En el pueblo hay dos aserraderos -uno no está trabajando, el otro sí- que entienden en madera, y dicen que la parte de arriba se podría armar con eucaliptos colorado y no serían necesarios los tablones originales de lapacho, de mucha durabilidad. En 2002 se reparó la parte este con tablones de eucaliptos; ya hace dieciséis años y está en pie.

Hoy acudimos a ustedes; hablamos con la señora diputada Santalla y con Nicolás quienes nos dieron esta posibilidad para ver qué empuje podemos darle al proyecto y para buscar conexiones.

SEÑORA VENOSA (Andrea).- Quiero resaltar la importancia del Puente Negro, declarado monumento histórico nacional en 2002 cuya construcción data -en la documentación que entregamos está su historia- de 1891 cuando se construyó el primer puente de madera y luego cuando fue reforzado con hierros traídos de Boston; en 1902 se inauguró tal cual está ahora. Es una obra majestuosa, soporte de la antigua Ruta Nº 1; sería bárbaro que lo conocieran. En aquella época, hasta 1930, en que se construyó esa ruta, este puente era el nexo entre Rosario y Montevideo, por donde pasaba toda la mercadería y transporte.

Creemos que es una obra que se tiene que refaccionar, y para eso necesitamos el apoyo del Parlamento y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

(Ingresa a sala la señora representante Nibia Reisch)

También queremos solicitar, si es posible, que esta Comisión comunique la inquietud y preocupación que tenemos los habitantes de La Paz Colonia Piamontesa al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Intendencia de Colonia para ver qué posibilidades hay de colaborar y reparar este puente declarado en 2002 monumento histórico nacional. (Se autoriza a la señora representante Nibia Reisch a hacer uso de la palabra)

SEÑORA REISCH (Nibia).- Agradezco a la Comisión por permitirme participar. Bienvenidas las vecinas con quienes nos reunimos para conversar sobre este tema.

Este es un reclamo no solo de esta organización sino de toda la ciudad. Es un ícono muy importante desde el punto de vista patrimonial y un atractivo clave para desarrollar el turismo en la ciudad.

También mejoraría la comunicación de muchos vecinos que tienen que hacer unos cuantos kilómetros extra para llegar a sus hogares; si el puente estuviera en condiciones el traslado a sus lugares de trabajo se acortaría en kilómetros y tiempo.

Por supuesto, como legisladora del departamento apoyo la solicitud de los vecinos. Estuvimos en el lugar con ellas y sabemos de la necesidad de toda la ciudad, pero también es un reclamo del departamento.

En su momento lo trabajamos en la Junta Departamental, pero la realidad es que no se lograron avances; el deterioro es cada vez mayor y las cosas se hacen porque los costos aumentan

Reitero el apoyo de la solicitud planteada por los vecinos.

Muchas gracias, señor presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Siempre son bienvenidas las organizaciones sociales, en este caso representantes de la colonia haciendo planteos de este tipo.

El próximo 8 de agosto el ministro estará inaugurando el puente Rosario y nosotros estaremos allí, al igual que muchos integrantes de la Comisión.

La idea es que los miembros que concurran se trasladen hasta ahí con el ministro -queda a pocos metros- para ver de primera mano qué es lo que está pasando. Posteriormente, se podrían canalizar estas solicitudes planteadas por la delegación a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Quiero saber si se contactaron con la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación y si tuvieron respuesta.

SEÑORA ARMAND UGON (Silvia).- Tuvimos contacto con la comisión departamental de patrimonio por el tema del Puente Negro y del Templo. Nos dieron un formulario para el Templo; por el Puente Negro no quiero comentar lo que me dijeron.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Las invitadas plantearon la incidencia turística para la zona. Sería oportuno trasmitir la invitación a la ministra de Turismo haciéndole llegar la versión taquigráfica de esta parte de la sesión, de manera de involucrarse así como la comisión correspondiente de la Junta Departamental que trata el tema.

SEÑORA ARMAND UGON (Silvia).- En el día de hoy también visitaremos la Comisión de Turismo; nos coordinaron las audiencias para el mismo día.

Juan Lacaze tiene una situación complicada y en estos últimos días los vecinos se contactaron con nosotros ya que están interesados en apoyar el planteo; hay una comisión de turismo que está comenzando a trabajar.

Se habló con el alcalde de Rosario, quien de palabra estaría de acuerdo, y con la ONG Mirando al Colla que trabaja como nosotros por el embellecimiento de la ciudad de Rosario. Estamos muy cerquita; son tres o

cuatro ciudades y en pocos minutos estamos en una o en otra. Es un polo de desarrollo turístico para el futuro. Tal vez no lo visualizamos, pero habría que empezar por pequeñas cosas.

SEÑORA VENOSA (Andrea).- Trajimos fotos del estado actual del monumento en un pendrive para proyectar.

SEÑOR PRESIDENTE.- No tenemos el equipo para ver la presentación.

SEÑORA VENOSA (Andrea).- Igualmente en la documentación que les entregamos están las fotos que muestran su estado actual.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos a la delegación de la Paz Colonia Piamontesa.

No soy del departamento pero conocemos este lugar de singular belleza, una zona de Colonia donde se mantuvieron las tradiciones que trajeron las poblaciones de Europa que vinieron con sus costumbres y dieron origen a esas ciudades. Son un verdadero patrimonio cultural del Uruguay, como se dijo aquí.

Conozco ese puente que tiene una riqueza y un valor patrimonial interesante. Sería muy bueno que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas incorporara la reconstrucción de este puente en el plan de obras del departamento.

Quiero saber -de pronto se hizo a nivel departamental- si tienen idea del costo de la obra, si en algún momento algún profesional estimó el costo de las reparaciones a fin de dar un paso más adelante. De pronto por ahora solo está la solicitud ciudadana y aún no hay un estudio profesional que evalúe el monto de la obra.

SEÑORA ARMAND UGON (Silvia).- No estamos enterados si hay un estudio del costo de la obra. Hicimos gestiones ante la Intendencia que quedó en que iba a conversar con el Ministerio para analizar la viabilidad y los costos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión hará las gestiones con el ministro para visitar el puente y la colonia el próximo 8 de agosto. Yo estaré no solo inaugurando el puente sino también visitando la colonia. Quizás algún otro compañero de la Comisión puede ir.

Asimismo, haremos los contactos con la ministra de Turismo, descontando que la Comisión de Turismo también lo hará.

SEÑORA ARMAND UGON (Silvia).- Agradecemos el interés de la Comisión por este tema tan importante.

Hay que recalcar -además de lo que dijo el diputado- que este es el primer puente carretero de esas características en el Uruguay. Es sumamente interesante.

También iremos cuando el ministro visite el lugar.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la visita de la delegación y nos estaremos viendo la próxima semana.

(Se retiran de sala integrantes de la Asociación de Artesanos de La Paz Colonia Piamontesa)

——La Comisión debe informar sobre algunos asuntos. Uno tiene que ver con el planteo de recibir a la Administración de Ferrocarriles del Estado; lo veníamos coordinando desde principios de año con el Ministerio. Si todos están de acuerdo la Comisión se podría reunir en forma extraordinaria el miércoles 22 de agosto a la hora 12 para recibir al señor ministro y a AFE. Podemos agregar al Ferrocarril Central para que nos informe.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Ya que vendría el ministro conjuntamente con AFE, ¿se puede incluir el tema de las obras previstas con el convenio con UPM?

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo agregamos este tema a la agenda.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Es interesante agregarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces convocamos a AFE por el tema planteado en la Comisión tanto por la Unión Ferroviaria como por el señor diputado Olaizola y para que nos informen sobre el avance del proyecto Ferrocarril Central.

El ministro y el director nacional de Vialidad nos invitan a participar de la inauguración del puente de Rosario el próximo miércoles 8 a la hora 11. Además, a la hora 17 se inaugura un tramo de la Ruta N° 22 que pasa por Tarariras.

(Diálogos)

(Ingresa a sala una delegación de la Dirección de Movilidad de la Intendencia de Montevideo)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a la delegación de la Dirección de Movilidad de la Intendencia de Montevideo, integrada por el director de Movilidad, Pablo Inthamoussu y por el director de Transporte, licenciado Gonzalo Márquez.

Los hemos invitado a raíz de un planteo de vecinos de la zona en virtud de que algunas líneas habían dejado de ir a la terminal Colón, generando problemas de seguridad, ya que debían embarcarse en la Plaza Colón, sobre todo jóvenes que concurren a la UTU y a algún liceo.

El diputado Olaizola hace un par de sesiones reiteró la solicitud para invitarlos y por eso lo hemos hecho.

Asimismo, en el día de ayer les comunicamos la posibilidad de incluir otro tema, que tiene que ver con el proyecto de la avenida 18 de Julio relacionado al transporte.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- Nuestra idea es, no solo responder las inquietudes puntuales, sino trasmitir una visión más general de lo que se hizo en la zona, vinculado al funcionamiento y a la mejora del sistema de transporte público colectivo de la ciudad.

Estamos hablando de una de las centralidades principales de la periferia de la ciudad vinculada al corredor Garzón. Se trata de un proyecto que se ejecutó en la Administración pasada y en el marco del plan de movilidad de Montevideo tenía y sigue teniendo el objetivo de mejorar sustancialmente el servicio de transporte público, dándole prioridad sobre los restantes medios de transporte que utiliza la ciudadanía. Para ello se llevó a cabo una obra física, civil que segrega la circulación de los ómnibus del resto del tránsito para otorgarle esa prioridad y mejorar los tiempos de desplazamiento a través de una modalidad que se conoce a nivel internacional como un metro de superficie o BRT (Bus Rapid Transit), instaurada en varias ciudades del mundo con diferentes variantes, porque cada uno de esos modelos se tiene que adaptar a cada ciudad.

En ese sentido, desde que asumí la responsabilidad de director general de la Dirección de Movilidad en el mes de setiembre de 2016 nos trazamos algunos objetivos en materia de transporte y tenemos algunos lineamientos claros estratégicos respecto al transporte colectivo. Al respecto, creamos un ámbito participativo y multidisciplinario y hasta interinstitucional, que es el Consejo Consultivo del Transporte Colectivo, integrado por las empresas, los sindicatos vinculados al transporte, la Junta Departamental de Montevideo y nosotros como reguladores. Asimismo, innovamos en cuanto a la representación de los usuarios ya que, como no existe una organización de usuarios del transporte, le pedimos a la Defensoría del Vecino que cumpliera ese rol, mientras no existiera dicha organización, que por suerte ya se está conformando. La Defensoría del Vecino tomó esa bandera, esa representación y la viene desarrollando en muy buena forma.

Este es el marco general de trabajo que nos hemos fijado para mejorar el transporte público y no es una cuestión en sí misma. La política de movilidad sostenible que tenemos definida para la ciudad de Montevideo necesita mucho del transporte colectivo. Estamos en un proceso de alta motorización por diferentes razones que no voy a abundar, porque la conocen muy bien. Hay una cantidad de trabajadores que accedieron a un medio de transporte individual, en este caso, el automóvil. Durante décadas eso no pasaba porque el poder adquisitivo de los trabajadores era una limitante. En esta última década se ha duplicado el parque automotor en la ciudad y en el resto del país. Por lo tanto, si bien el transporte público es importante para garantizar el derecho a la movilidad, en este caso toma mayor importancia porque necesitamos de un buen servicio de transporte público para pedir a la gente -como estamos haciendo- que haga un uso responsable de ese bien de consumo, de servicio, que es el automóvil, que tiene algunas ventajas pero también genera impactos importantes en Montevideo, como ha sucedido en varias ciudades del mundo.

Esto fue lo que nos inspiró a hacer algunas modificaciones, particularmente en el corredor Garzón, que comenzamos casi inmediatamente que asumimos la responsabilidad, y van por varios lados. Algunas son de más sencilla aplicación, pero fuimos haciéndolas gradualmente. Estas tenían que ver con quitar algunos giros a la izquierda que desde nuestro punto de vista -los equipos técnicos trabajaron en ese sentido- eran demasiados, lo que terminó conspirando contra el objetivo principal que era dar mayor velocidad al transporte por adentro del carril exclusivo. Lo hicimos en avenida Millán y en Islas Canarias y empezamos a obtener mejores resultados en cuanto a esa velocidad comercial u operacional que queríamos mejorar en el corredor. Sabíamos que nos veníamos aproximando a la parte central comercial y social de esa zona de Montevideo, como es la Plaza Colón o el Club Olimpia que tenemos en el Municipio G. A medida que nos fuimos aproximando generamos un proyecto, que fue presentado en la Comisión de Tránsito del Centro Comunal 12, y luego en el Municipio G ante los concejales municipales. Finalmente, tomamos la decisión de realizar estas correcciones que tenían dos objetivos principales.

Uno de ellos era mejorar la capacidad de las paradas, otro de los problemas detectados por los equipos técnicos que estudiaron el problema. Llegaron a la conclusión de que las paradas, por estar en el carril central, exclusivo, habían quedado demasiado angostas para la capacidad que deberían tener. Además, en noviembre de 2016, en acuerdo con el Ministerio Transporte y Obras Públicas, incorporamos la circulación por adentro del carril de las líneas suburbanas, que hasta ese momento circulaban por afuera. Esto produjo muchos beneficios, pero también un impacto concreto en estas paradas, particularmente de la Plaza Colón y del Club Olimpia, por la gran demanda de pasajeros; estas paradas no estaban dando abasto, generando problemas de comodidad y de seguridad. Si la gente no tiene un lugar apropiado para esperar el ómnibus se genera cierto riesgo para los pasajeros, los peatones.

Otro de los problemas que solucionamos con estas medidas que tomamos -hoy está cumplido el objetivo- era el cruce peatonal. Al haber reubicado las paradas contra las veredas, tanto del Club Olimpia como de la Plaza Colón, además de ganar capacidad y buen nivel de servicio para los pasajeros, usuarios del transporte, también evitamos el cruce desde el corredor hacia la acera. Si bien hay un cruce peatonal en el centro de Colón, no hay tantos como originalmente, porque al estar ubicada la parada en la acera, muchos cruces peatonales se evitan; de esta manera redujimos el riesgo de seguridad vial para los peatones que tenían que cruzar al centro del corredor para acceder al ómnibus o cuando descendían de él.

Otro punto muy importante desde el punto de vista de los objetivos del transporte era mejorar la velocidad y agilitar el servicio para que el trayecto sea lo más corto posible, porque es tiempo que le estamos devolviendo a un montón de gente.

Desde el punto de vista del diseño del corredor Garzón y de la terminal Colón hay un eje que es Garzón-Lezica por el que circula mucha gente y transporte público, y la ubicación alejada de la centralidad de Colón, donde quedó ubicada la terminal, generaba que tanto hacia o desde Lezica, o hacia el centro, tres líneas de ómnibus, 148, 174 y 329, tenían que hacer un recorrido sinuoso para ir hasta la terminal, lo que agregaba unos ocho minutos al recorrido completo. Se resolvió modificar esos recorridos. Se tuvo que hacer alguna obra civil para cambiar la ingeniería a fin de que esa maniobra se hiciera como antes: desde Lezica hacia Garzón y, sobre todo, desde Garzón hacia Lezica.

Realizada la obra civil se retomó el recorrido anterior de estas tres líneas, impactando en miles de personas que utilizan este servicio de transporte y viven en ese barrio ahorrándoles unos cuantos minutos y horas de vida.

Ese es el marco general de los objetivos.

No pudimos mostrar la presentación que ilustra lo que acabo de mencionar; el director de Transporte podrá poner números a lo que mencioné.

SEÑOR PRESIDENTE.- También se planteó el impacto en los locales comerciales de la terminal. No sé si eso se evaluó o si se conversó con la gente que usufructúa esos locales.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- Se hizo una evaluación, y es notorio que al retirar tres líneas que hasta ese momento pasaban por la terminal -lo veremos mejor con los números representados- hay menor trasiego de personas y cantidad de trasbordos que se realizan en la terminal Colón. Nos reunimos con los comerciantes de la zona y sabemos que esto les generó un problema; lo supimos en el momento en que

tomamos la decisión. Estamos trabajando en ese sentido para dotar a la terminal de algunas otras actividades que llevaron a esos comerciantes en su momento a apostar al proyecto. Esto no ocurrió ahora sino en el momento en que se instauró el funcionamiento de la terminal Colón.

Al principio el diseño del sistema de transporte previsto como "tronco alimentado" -término técnico con una definición teórica- buscaba que hubiera líneas locales. Por esa razón, se crearon muchas con la letra G para identificarla con el Municipio, algunas de ellas siguen funcionando pero otras no. Ese sistema de alimentación de transporte previsto hacia un punto principal donde se realizaran una cantidad de trasbordos, actualmente no funciona así; con el retiro de estas tres líneas pasa mucha menos gente por la terminal resultando los comerciantes afectados. Como dije, conversamos con ellos, con el Municipio y con el alcalde buscando mecanismos y alternativas, algunos de las cuales están muy próximas a cumplirse. Por ejemplo, estamos encaminados a generar un acuerdo con la UTU -no recuerdo su denominación actual- de Colón ubicada en camino Colman con la idea de utilizar las instalaciones de la terminal para impartir clases lo que sin duda dará una vida importante a la terminal; es uno de los objetivos.

Asimismo estamos en tratativas con el Banco de la República para instalar un cajero automático, y se está pensando en generar alguna pista alternativa a la que tenemos frente al Estadio Centenario para tomar las clases prácticas de conducción. Una de las gremiales que nuclean a los instructores de manejo nos hizo llegar una propuesta que nos pareció buena. Estamos buscando esos mecanismos.

Además se está buscando fortalecer una serie de actividades para sacar mejor provecho a esa infraestructura instalada en la terminal.

SEÑOR MÁRQUEZ (Gonzalo).- Complementando algunas cuestiones comentadas por el director de Movilidad, como bien decía el principal objetivo de modificación de las líneas era disminuir el tiempo favoreciendo a los usuarios. Nos pareció interesante -les dejaremos la presentación que no pudimos proyectar- el impacto real que medimos y a cuántas personas afectan esas modificaciones. Cuantificamos que se beneficiaron alrededor de 5.900 pasajeros con estas disminuciones de tiempo que oscilan los 8 minutos por viaje y por sentido. Las disminuciones en los tiempos de recorridos de las líneas 148, 174 y 329 oscilan entre el 10% y el 15%. Si acumulamos esa reducción de 16 minutos por día que tendría cada usuario y la anualizamos nos da valores relevantes; estamos hablando que la acumulación de esas demoras es de tres días que con estas modificaciones mejoramos. Son 16 minutos por los 5 días de la semana y por 52 semanas que tiene un año; ahorramos unos 3 días en el tiempo de cada usuario.

Con respecto al funcionamiento de la terminal -también es nuestra inquietud- tenemos la siguiente definición: los problemas de la terminal no podemos resolverlos afectando el servicio de transporte. Tenemos que ser consistentes con lo que estamos haciendo, porque si privilegiamos el tiempo de viaje como principal variable -la impulsora de estos cambios en los recorridos de las líneas- no tendría sentido modificarla para solucionar un problema que es efectivamente real. Los comerciantes que están en Colón acudieron porque estaban interesados en trabajar con el flujo de personas estimado que hoy disminuyó no por efecto de esta modificación -es una más- sino de otras. Es cierto que desde 2012 a la fecha el flujo de gente por la terminal ha venido en caída; una explicación responde a la propia caída en la venta del sistema, pero también incidieron las modificaciones de recorridos.

Por tanto, no podemos resolver ese problema comercial -merece la mayor de nuestras atenciones- llevando gente a un lugar adonde no quiere ir, porque básicamente el destino de esas personas no es la terminal Colón sino Lezica hacia afuera. Son dos temas diferentes que merecen tratamiento y consideración diferentes; uno es el de los usuarios, su conectividad y tiempos de viaje, y otro los temas relacionados con la operativa comercial, de los comerciantes allí instalados.

La apuesta en la terminal es generar un movimiento en base a actividades que atraigan a las personas hacia allí dándole a los comerciantes la oportunidad de trabajar con un público no necesariamente relacionado al transporte sino a otras actividades que a la usanza de un centro cívico se puedan generar.

Esta semana se inauguró una oficina de la Dirección Nacional de Identificación Civil para la expedición de las cédulas. Durante el mundial llevamos adelante actividades de difusión instalando pantallas gigantes para que fueran todos los vecinos de la zona, iniciativa que fue bien recibida por los comerciantes de la terminal, y a costo de la Intendencia.

Estamos en tratativas con diferentes instituciones para que, aprovechando la infraestructura existente en la terminal, afinquen allí sus actividades. Entendemos que con esas cuestiones generamos genuino flujo para desarrollar actividades comerciales.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Saludamos la presencia de la delegación.

Los invitamos a concurrir a la Comisión por el tema de la terminal Colón y los cambios de las tres líneas mencionadas: 148, 174 y 329.

El director Inthamoussu ingresó a un tema más global, los sistemas BRT y la instrumentación que en los últimos años hizo la Intendencia de Montevideo. Este sistema, como es una cuestión bastante general, da para conversarlo extensamente.

Me voy a referir a la terminal, punto de mi interés que generó la convocatoria. En la Comisión recibimos a vecinos, usuarios y comerciantes de la terminal Colón; ya se adelantaron las principales inquietudes que tenían con el cambio.

Por un lado, el entorno de los trasbordos que se están haciendo en la Plaza Colón no es el mismo que el de la terminal. En Montevideo existe un problema generalizado de inseguridad que todos conocemos, y a veces los trasbordos tienen que hacerse en la noche. Por ejemplo, en el caso de la UTU que está muy cerca de la terminal Colón -a 800 metros de la Plaza Colón- esta modificación les cambia la situación a sus alumnos jóvenes; sabemos que hubo episodios de inseguridad.

Ni qué hablar de la situación de los comerciantes mencionada al pasar, la mayoría pequeños. No hablamos de ningún establecimiento comercial de porte; acá son todos comerciantes pequeños que apostaron a generar un ingreso, un sueldo para vivir, con determinadas condiciones, pero al modificarse los servicios que acceden a la terminal, naturalmente cambió la relación contractual para acceder a esos locales.

Pero también hay un tema importante. La terminal Colón llevó una inversión importante en su momento -obra inaugurada hace poco tiempo- ; tenemos entendido -ustedes lo podrán corroborar- que la inversión fue de alrededor de US$ 9.000.000. Como cualquier terminal, brinda servicios que no están en la Plaza Colón como, por ejemplo, baños en buenas condiciones y un entorno seguro cuando de pronto hay que esperar ómnibus que demoran algunos minutos para hacer el trasbordo.

Además cuando se mencionó el público que se vería afectado por estas modificaciones, que podría ganar o perder, debemos señalar que no se trata solo de un público; hay dos públicos, uno que sigue por la avenida Lezica y otro que va hacia la zona norte del departamento y ciudades vecinas, también usuarios de la terminal Colón que con estos cambios también se ven afectados.

Sabemos que luego de que se hace un cambio es difícil volver atrás. Los vecinos plantearon la posibilidad de una línea semidirecta que haga el recorrido Garzón- Lezica sin pasar por la terminal o, de pronto, una posibilidad más práctica o más al alcance. Me refiero a que los servicios puedan alternarse, que un servicio directamente haga el trasbordo de la forma que se hace actualmente en la Plaza Colón y que otro servicio ingrese a la terminal como antes. Esto es que existan las dos posibilidades: por un lado que los vecinos de la zona de Lezica cuenten esa mejora de minutos -ellos estiman que no son 8 minutos sino 4 minutos, o algo por el estilo. La idea es que sigan teniendo un beneficio y que los otros vecinos que se beneficiaban con el sistema anterior, con la terminal tengan una línea sí y una no, es decir una alternancia en los servicios de modo de permitirle a la terminal seguir contando con el acceso de esas tres líneas.

Nos gusta plantear esta situación porque nos parece que es una solución práctica que de pronto puede estar al alcance para subsanar este tema planteado en la terminal Colón.

Cuando visitamos la terminal Colón observamos con preocupación que hay locales de Antel que figuran inclusive con carteles y que no fueron instalados. Se nos dijo que había expectativa de que se instalaran centros de pago de servicio que tampoco fueron concretados. La mayoría de los locales están vacíos. Creo que hubo una demora en la adjudicación o en el interés por ocupar esos locales.

En el caso de los organismos del Estado no sabemos en qué están las gestiones; algo se adelantó, pero en el caso de Antel quisiera saber cómo están las gestiones para que se instale un local en la terminal.

Nos parece que detrás de esto -lo decimos con preocupación- hay un tema de planificación. Cuando se hace una inversión de US$ 9.000.000 partimos de la base de que se hicieron estudios previos, que se habló con la gente, con el usuario, con todas las partes que iban a ser afectados evaluándose los pro y los contras antes de hacer una terminal. Nos preocupa esta actitud que se tuvo de ensayo y error; se hace la terminal y una vez hecha se verifica que hay problemas y se cambian algunas partes. Lo mismo ocurrió con el corredor Garzón, una inversión de US$ 40.000.000 y que luego se gastaron, por información que trascendió, US$ 700.000 en cambios que creemos que si se hubieran estudiado en su momento se podrían haber planificado.

Recién el director Márquez decía que se le podía dar a la terminal un uso de centro cívico. Nosotros creemos que una terminal es una terminal. Si se le va a dar un uso de centro cívico quiere decir que el rol principal de la terminal no se está llevando a cabo, que se proyectó una terminal pero que como no funciona a pleno hay que encontrarle otro fin que justifique esa inversión

Son temas que habría que haber evaluado antes porque no tiene sentido hacer una inversión de ese porte para después tener que cambiar el rol o complementarlo para que tenga un funcionamiento mínimo y adecuado que justifique la inversión.

El sistema de BRT al que refería el director de Movilidad al comienzo de su intervención, requiere una inversión muy importante de infraestructura. Se justifica cuando la mejora en los tiempos son considerables y realmente apreciables para que haya una relación directa en beneficio del usuario. No justifica hacer inversiones grandes cuando no terminan redundando en mejores tiempos de transporte.

También sabemos que el sistema BRT generó problemas no solo en Montevideo sino en otras ciudades. El Transantiago generó graves problemas en Chile. Conocemos algunos de ellos -tuvimos oportunidad de visitarlos- ; son sistemas que por sus propias características necesitan en algunos casos unidades articuladas para transportar más gente, con fácil acceso a la unidad que debe estar a la misma altura de la parada. En muchos casos el boleto se cobra en plataforma y se asciende y desciende más rápido; muchas veces las unidades abren todas las puertas para el más ágil ascenso y descenso de pasajeros. Es un sistema que debe permitir un ascenso y descenso rápido de pasajeros y no contar con el sistema tradicional de cobro de boleto porque si no las propias debilidades del sistema tradicional hacen que la importante inversión no redunde en mejores tiempos de traslado para los usuarios.

Sabemos que Montevideo tenía un plan importante de sistemas BRT; estaba previsto hacer varios corredores. Se llevó adelante el corredor Garzón con las dificultades que todos conocemos y después el corredor- tramo de general Flores que, si mal no recordamos, tiene 3,5 kilómetros de extensión, en una zona también cuestionada incluso por las empresas porque se decía que no era una zona que ameritara ese corredor, pero se terminó haciendo, y hoy es una realidad.

Queremos saber si la Intendencia sigue con el plan original de llevar adelante sistemas de BRT en distintas avenidas de Montevideo. Además, desearíamos conocer cuál es el nivel de exigencia técnica, el ancho mínimo que ustedes consideran se requiere para llevar adelante un corredor de esta naturaleza. Tenemos entendido que se manejan anchos mínimos que posibilitan un funcionamiento adecuado de estos sistemas porque permiten el libre paso de las unidades evitándose los trancazos de ómnibus asegurándose una circulación fluida del sistema

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Saludo a la delegación de la Intendencia que vino por su voluntad porque no tenemos competencias departamentales. Varias veces fueron invitados por esta Comisión para despejar algunas inquietudes del trabajo que tenemos. También es muy importante que ustedes nos desasnen en nuestras dudas.

No quiero ir a todos los temas que planteó el señor diputado Olaizola, pero sí hay un tema que me parece preocupante. Las transformaciones que se hicieron en el corredor Garzón significan nada más ni nada menos que la ganancia de tres días más para el ocio o para lo que sea en beneficio de la población que se transporta todos los días por ese carril, más allá de que requiere de las autocríticas respecto a lo que fue el proceso que se dio por lo menos en la implementación del corredor Garzón. Es una muy buena noticia sobre todo para la gente que se traslada en ómnibus todos los días. Sin duda eso genera problemas en la órbita de funcionamiento de la terminal y en la parte comercial para quienes hicieron una inversión o apostaron a la terminal como un negocio. En todo caso ustedes estarán evaluando orientaciones o medidas.

Lo que más me preocupaba del planteo de la comisión de vecinos que vino tiene que ver con la UTU que está muy cerca, y sobre todo con la situación de los muchachos que estudian en el centro que antes, con el pasaje de los ómnibus por la terminal, tenían una seguridad y la posibilidad de trasladarse adecuadamente.

Quisiera saber si estudiaron la posibilidad de que, aunque no sea como antes, en algún momento ingresen todos lo ómnibus o, por lo menos, lo hagan a las horas de salida de los estudiantes que supongo serán tres o cuatro veces al día. En definitiva, si tienen alguna propuesta o no la consideraron porque entienden que las transformaciones son pertinentes.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- La intención de esta comparecencia no es debatir sino más bien informar y brindar nuestro punto de vista acerca de algunos temas.

En las reuniones que tuvimos los vecinos también nos plantearon problemas de inseguridad, o la supuesta inseguridad que se puede generar en la Plaza Colón o en los alrededores de Lezica. Como decía el señor diputado Olaizola todos asistimos a una complejidad en ese sentido; no vamos a decir nada nuevo.

Desde la Intendencia de Montevideo estamos convencidos -los ministerios del Interior y de Desarrollo Social también lo plantearon en ese sentido- de que no hay una solución mágica para esta situación bastante compleja. Una de las orientaciones que tenemos es construir ciudad y no abandonar o ir cediendo terreno a los problemas de seguridad precisamente porque no hay seguridad; al contrario.

Algo que no dije es que esto fue presentado y dialogado en la previa con el Centro Comercial e Industrial Colón que también tiene otra visión; obviamente cada uno defiende sus intereses, y cuando hablamos de comerciantes es legítimo que defiendan sus intereses. Así como los comerciantes de Colón defienden el interés comercial de que haya gente- cliente, también el Centro Comercial e Industrial Colón hace un planteo inverso, y esto ha generado problemas. Alcanza con mirar la cantidad de gente que pasa por la Plaza Colón que antes pasaba por la terminal. Como gobierno de la ciudad tenemos que administrar precisamente esos intereses, esas tensiones que tiene todo administrador.

Por otro lado, con respecto a la oferta de servicios -a veces los planteos se llevan a un extremo, no digo que sea la intención; en la presentación lo corroborarán- las líneas que siguen operando en la terminal Colón -no es que la dejamos desnuda- son la G 1, G 3, G 6, G 8, G 10, G 11, L 3, L 29, G -el que va a Portones-, G -el que va a Ciudad Vieja-, el 2, 145, 147, 174 que va a Saint Bois por Colman y el 526, además de todos los suburbanos que hagamos de cuenta que no consideramos.

Y todavía tenemos una abundante oferta de líneas de transporte del sistema urbano en la terminal Colón, entre otras cosas, para los estudiantes de la UTU. No quiero decir que esto esté cerrado; si hay algo que hemos aprendido por la práctica es que la ciudad es un organismo vivo y ni qué hablar el transporte, y siempre hay que hacer ajustes, correcciones, modificaciones. Lo digo porque hay que tenerlo en cuenta a la hora de analizarlo, porque si no se conoce el tema o no se introdujo profundamente se puede llegar a concluir que prácticamente dejamos sin transporte a una cantidad de gente, y si uno calcula el promedio de frecuencia que tienen todas estas líneas no es así.

La terminal Colón no es un desierto; tiene vida, no la que debería o la que iba a tener. Tiene una actividad importante y hay mucha gente que sigue pasando por allí y una cantidad de líneas brindando el servicio de transporte.

El corredor Garzón creo que ya fue evaluado -ya se laudó- y era nuestra obligación tomar las medidas que entendemos hay que tomar para corregir y seguir mejorándolo. En ese sentido, con información que tiene el sistema y que estamos utilizando para tomar decisiones, hoy podemos decir que ese corredor es el eje de transporte con mejor velocidad operacional promedio. La velocidad comercial del corredor Garzón es de 21,9 o 22,1 kilómetros por hora. Si lo comparamos con otro sistema como bien señalaba el señor diputado incluso de bus rapid transit -BRT- es una muy buena velocidad comercial. ¿Se puede mejorar? Creo que sí. Estamos llegando al límite de posibilidades de mejora; es un servicio muy bueno.

La obra civil del corredor Garzón no tiene ninguna objeción, no tuvo ninguna falla, fue muy bien ejecutada, y ese mismo proyecto o paquete de obras que implicó el corredor Garzón quedó muy bien resuelto; a veces también se deja de ver o se pasa por alto porque hay mucha gente que no utiliza esas vías de tránsito. Por ejemplo, las calles Santa Lucía y Llupes son dos arterias fundamentales de tránsito que también quedaron

muy bien para lo que estaban porque su estado era calamitoso. Llupes ni siquiera se utilizaba. Se generó un par vial muy interesante para la ciudad y para la movilidad. Se mejoró mucho.

Otra de las cosas que se hizo en el mismo momento -que pasamos por alto, porque quedó bien resuelto- fue lo relativo al viaducto del Paso Molino, que llevaba treinta años de discusión. En el marco del mismo proyecto del plan de movilidad en la zona se resolvió reparar el viaducto y quedó muy bien; se laudó una discusión que tenían muchos años.

Con respecto a General Flores nuestra opinión es bastante diferente. El proyecto ejecutado en Garzón, con sus problemas, sus dificultades y errores, que han sido reconocidos públicamente por autoridades de aquella y esta Administración, permitió recoger unas cuantas lecciones. Tengo un matiz con respecto al diputado Olaizola, teniendo en cuenta lo que recogemos nosotros de los operadores de las empresas. Hoy el corredor General Flores no tiene dificultades; por el contrario, es un BRT que está funcionando muy bien y que ha logrado los objetivos de mejora en los desplazamientos de las líneas.

El diputado no lo mencionó, pero quiero decir que en el mismo plan de movilidad, el intercambiador Belloni -somos conscientes que se demoró bastante-, a casi dos años de su inauguración, es un centro cívico para una barriada que cambió sustancialmente. Los que ya la conocíamos, sabemos que cambió muchísimo. Si bien el objetivo no es generar un centro cívico, sino mejorar el transporte, este último generó cuestiones positivas; no ha habido ningún elemento negativo. Esas cosas hay que tenerlas en cuenta.

Olvidé aclarar que en el cambio realizado en la centralidad de Colón hay que tener en cuenta que en los puntos de transferencia, de trasbordo, el sistema le agrega una hora al boleto de una hora y un tercer tramo. Mucha gente no lo conoce. Son beneficios de hace muchos años, de cuando se instauraron los boletos de una y dos horas que hoy todo el mundo disfruta. Hay viajes que duran más de una hora y a la gente no le daba para realizar el trasbordo, por lo que se extendió. A partir del cambio en la terminal Colón vimos la necesidad de generar un punto de este tipo en la Plaza Colón. O sea que los usuarios ganaron por ese lado, porque tienen una hora más como en la terminal Colón, y pueden acceder a un tercer tramo también desde la Plaza Colón.

SEÑOR MÁRQUEZ (Gonzalo).- En cuanto a la instalación de la sucursal de Antel que mencionaba el diputado, debo decir que originalmente estaba prevista también una sucursal del Banco de la República en la terminal, pero por decisión de los entes -en el Banco es notorio los cambios que hubo en cuanto a sucursales-, eso no se concretó. No tenemos una previsión de que eso se vaya a hacer.

Son públicos y notorios los problemas de funcionamiento del corredor. Entiendo que no es el objetivo venir a hablar nuevamente de eso. Ante el reconocimiento de esa situación -más allá de que ha resuelto temas de drenaje y el viaducto-, sería un acto de soberbia no admitir que la realidad ha estado por debajo de las expectativas. Eso es así. Tampoco tiene demasiado sentido forzar la realidad. Como tengo una infraestructura que me costó US$ 9.000.000 no puedo seguir arrastrando a la gente, sabiendo que hubo problemas en el diseño. No hay una salida fácil. Por un lado, está la infraestructura y el tiempo no se detiene; por otro, está la gente, los servicios, su tiempo. Entre esas dos tensiones uno va gestionando.

Nuestra postura es la siguiente: un tema son las necesidades del usuario del transporte y las soluciones que les podemos dar, y otro -no los estoy colocando en diferente plano; son los dos relevantes- es la situación de los comerciantes de la terminal, sobre el que nos estamos ocupando.

En cuanto a que un vehículo pudiera ingresar y otro no, lo hemos evaluado y no nos convence. Los temas comerciales no los podemos resolver llevando a la gente que no quiere ir ahí porque quiere ir a otro lado. Básicamente, el uno sí y el otro no, no funciona. Nuestra definición apunta a esos casi seis mil pasajeros que tienen los beneficios que mencionamos. Desde el punto de vista del transporte, hacia ellos direccionamos las soluciones.

En cuanto al ancho mínimo del corredor, debo decir que ello depende de las condiciones de operación, de si es necesario o no la existencia de un carril de sobrepaso. Eso tiene que ver con la racionalización y operación de las líneas que hay detrás. No existe un proyecto estándar. Hay corredores que han resuelto su operación de forma tal que precisan un solo carril de 3,5 metros por sentido, como Tiradentes en San Pablo, donde no hay sobrepaso porque el corredor está diseñado de esa forma. Transmilenio en Bogotá sí tiene sobrepaso porque el diseño está hecho de otra forma.

En síntesis, es el diseño de la operación lo que condiciona la infraestructura. Esa es una de las lecciones aprendidas. El proceso de diseño de la operación e infraestructura que se llevó adelante en Colón tuvo problemas, porque el diseño ya estaba resuelto. En Colón el proceso fue más complejo y se hicieron las dos cosas al mismo tiempo. Son claros y evidentes los problemas de funcionamiento que tuvo desde la óptica del transporte y en cuanto a las expectativas que se tenía. De todos modos, actualmente, es el corredor que presenta la mayor velocidad operacional de todo el sistema de transporte. Lo van a poder ver en la presentación. Estamos hablando de un corredor que presenta 22 kilómetros por hora de operación. Sé que quienes no conocen los temas de transporte piensan que esas velocidades son muy lentas. Los sistemas de vanguardia, de élite que son reconocidos por su calidad en la prestación, tienen una velocidad de 25 kilómetros por hora. Ojalá pudiéramos tener 22 kilómetros por hora de velocidad de circulación en toda la red de Montevideo. Estaríamos muy satisfechos si pudiéramos expandir esa velocidad de circulación a corredores que lo hacen a 14, 15 o 16 kilómetros por hora. La realidad es que el corredor Garzón es el que tiene mayor velocidad operacional de Montevideo, pero sus resultados están claramente por debajo de las expectativas que había a priori sobre su funcionamiento.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Cuando el director hablaba del corredor de General Flores hacía mención a lo que yo decía. Nunca dije que generó problemas, sino que la crítica que se hizo en su momento era porque no se consideraba necesario en ese lugar. Hay declaraciones de prensa de empresarios del transporte diciendo que no era necesario un corredor en ese lugar. Eso fue lo que dije y no hablé de problemas operacionales.

Quisiera saber cuál es el ancho del corredor Garzón y del de General Flores.

En su momento pregunté si la política de corredores que había diseñado la Intendencia hace varios años va a seguir adelante en otras avenidas principales de Montevideo o si se va a dejar de lado.

SEÑOR MÁRQUEZ (Gonzalo)- No vine preparado para responder sobre el ancho del corredor Garzón, pero se lo podemos proporcionar. De todos modos, no es el ancho el problema del corredor. La idea de coches que se chocaban de frente y se arrancaban los espejos, como se dijo, no es real. No están ahí los problemas de funcionamiento del corredor. Tienen que ver con la reorganización total del sistema de transporte que tenía que estar arriba del corredor.

La infraestructura tiene que estar diseñada y ser funcional al diseño operativo que tiene que transcurrir por allí. En algún momento uno pensó en un diseño determinado operativo para Garzón y luego no se dio. Entonces, ¿cómo hacemos para que dentro del corredor haya coches de diferente velocidad y se tengan que ir pasando? Claramente, en ese caso estaríamos en problemas, porque el diseño no acompañó la infraestructura y después no puedo cambiarlo. Estoy en condiciones de decir que el problema fundamental no es el ancho del corredor; no es esa la limitante.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- En la planificación estratégica que tiene la Dirección de Movilidad y la Administración no hay ningún plan para instalar la modalidad de BRT en otra avenida o corredor de la ciudad.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Juan José Olaizola)

——Sí estamos retomando con mucha expectativa y entusiasmo la modalidad solo bus, de carril preferencial, no segregado físicamente, con una señalización bastante más simple y económica, en varias arterias. Se acaba de repintar y reseñalizar toda la avenida 8 de Octubre y estamos trabajando sobre Agraciada. Hay una serie de carriles solo bus que se van a reseñalizar y cuando se terminen se va a controlar su cumplimiento mediante tecnología relativamente nueva.

Así como decíamos que la ciudad es un organismo vivo, el transporte también, y la movilidad ni qué hablar, esto requiere una casi permanente revisión, un volver a planificar y monitorear algunas cosas. En ese sentido, el plan de movilidad de Montevideo, en la Administración pasada fue revisado, y se va a volver a revisar con el Banco Interamericano de Desarrollo, que es el organismo internacional que está apoyándolo en Montevideo. En una de esas revisiones se tomó una decisión que saludo y felicito porque hoy todos los montevideanos y quienes nos visitan pueden recibir el beneficio; me refiero al centro de gestión de movilidad. Eso es parte del plan de movilidad y es un redireccionamiento por el préstamo del BID para la movilidad de Montevideo.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Hemos recibido un planteo muy concreto por parte de los usuarios, vecinos, comerciantes de esta zona. Sería importante contar con una respuesta concreta para poder trasmitirla y no me quedó clara.

Los vecinos plantean que se haga una línea semi- directa para el recorrido Garzón- Lezica sin pasar por la terminal y que las líneas que se quitaron sigan ingresando a la misma.

Por otra parte, sugieren que se haga una alternancia de los servicios, uno y uno, es decir, que entre un coche que vaya a Lezica y otro pase por la terminal Colón.

El otro planteo es que en los horarios en que salen los alumnos de la UTU, sobre todo en la mañana y en la noche, los levanten y los dejen en la terminal.

Sería importante obtener una respuesta muy clara.

SEÑOR INTHAMOUSSU (Pablo).- Básicamente, ya se han contestado los planteos.

Estamos en contacto vía Municipio y Concejo Vecinal con los comerciantes y los vecinos; tenemos un diálogo directo con ellos. Estamos trabajando intensamente en la vía que encontramos para mitigar el impacto que han tenido los comerciantes, que lo hemos reconocido. Estamos buscando mecanismos alternativos. Saben bien que a nivel de la Administración pública los mecanismos son bastante rígidos. Como hay contratos firmados, estamos buscando una vía administrativa para ofrecer una solución a esos comerciantes. Lo estamos explorando, pero todavía no tenemos una respuesta, por eso no hemos ido a hacerles una devolución. Nos comprometimos a ir a hablar con ellos cuando la tengamos. Creemos que como segundo nivel de Gobierno tenemos los ámbitos necesarios, con la Junta Departamental, el Municipio, el Concejo Vecinal y el centro de comerciantes, para encontrar una solución. Dialogamos en forma permanente con los organismos vivos de la ciudad y lo vamos a seguir haciendo.

Venimos con mucho gusto a esta Comisión porque está integrada por representantes nacionales, que también son departamentales, pero creemos que las vías de ida y vuelta ya están generadas.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Concretamente, su respuesta es negativa a estos tres planteos de los vecinos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no entendí mal, el director dijo que no se iba a acceder a la alternancia de líneas o a generar una nueva.

SEÑOR MÁRQUEZ (Gonzalo).- Tenemos contacto con todos los actores involucrados; no entendemos que debamos dar respuesta a través de terceros. Venimos con todo gusto a dar explicaciones, pero no es la dinámica con la que trabajamos que nos trasladen planteos para que nosotros traslademos respuestas. No precisamos intermediarios. Lo quiero decir con claridad. Tenemos contacto a diario con todos ellos y estamos comprometidos en la búsqueda de soluciones de acuerdo con los lineamientos que presentamos.

Sobre la posibilidad de generar cambios, no hay ninguna propuesta cerrada. Entendimos que los cambios que hicimos eran los más adecuados para resolver la temática que estaba generando complicaciones en ese momento a una masa muy grande de gente que tenía un tiempo de desplazamiento mayor. Somos conscientes de que eso también genera inconvenientes en otros sectores, en los que estamos trabajando para resolverlos. Al día de hoy no estamos en condiciones de anunciar ninguna solución que no sea la que ya está operativa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero aclarar que la Comisión los invitó y ustedes accedieron a concurrir gentilmente, como lo han hecho en más de una oportunidad, y es muy enriquecedor. También es cierto que nosotros, como representantes de la gente, recibimos interrogantes y nosotros se las hacemos llegar para obtener respuestas para trasladar a la gente. Somos conscientes de los ámbitos a nivel departamental, pero ya que se pudo generar esta instancia en la Comisión, para nosotros es importante contar con la información más fina posible para trasladarle a la gente. Como recibimos a una delegación de usuarios y comerciantes de Colón el diputado Ayala consideró conveniente trasladarles sus inquietudes para obtener respuesta. Ha sido muy importante esta reunión y esperemos que siga el contacto con la Dirección de Movilidad de la Intendencia.

Les agradecemos su presencia y esperemos volver a vernos en otra ocasión.

Se levanta la reunión.